

Libération du 26 janvier 2004

Nuisances sonores des riverains d'aéroports

2500 personnes ont manifesté, hier à Paris, contre le bruit des avions à Roissy et Orly.

Les riverains des aéroports parisiens d'Orly et de Roissy ont tenté de se faire entendre, hier, en organisant une manifestation bruyante dans les rues de la capitale. Le cortège, fort de 2 500 personnes selon la préfecture de police, a fait deux haltes sonores : une devant le siège de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile), dans le quartier de Montparnasse, et une autre à Denfert-Rochereau, devant les locaux d'ADP (Aéroports de Paris), qui gère les deux plates-formes franciliennes. Dans le défilé, deux camions équipés de haut-parleurs simulaient à intervalles réguliers le bruit des avions au décollage ou à l'atterrissage. Le cortège comprenait de nombreux maires, députés, conseillers régionaux et généraux, de tous bords politiques, souvent élus dans des secteurs exposés aux nuisances aériennes.

Betteraves et lapins. On notait aussi la présence de Robert Hue, maire PCF de Montigny-lès-Cormeilles (Val-d'Oise) ou Christine Boutin, députée UMP de Rambouillet (Yvelines). Deux villes pas spécialement troublées par les aéroports, mais, à l'approche des élections régionales et cantonales d'avril, beaucoup d'élus ont tenu à montrer qu'ils étaient proches d'une préoccupation quotidienne : le bruit des avions.

Pour résoudre ce problème, d'aucuns réclament la construction d'un troisième aéroport au milieu des champs de betteraves, où seuls les lapins sauvages et les oiseaux seraient dérangés. Fin 2001, le gouvernement Jospin avait donné corps à cette idée en retenant un site (Chaulnes, dans la Somme, à 130 km de Paris) pour réaliser une nouvelle plate-forme aéroportuaire. Trop beau pour être vrai. Chaulnes ne se trouve pas dans un désert rural, mais dans un triangle compris entre Amiens, Saint-Quentin et Arras, bassins d'habitat non négligeables. En réalité, une grande métropole cherche à se débarrasser de ses nuisances en les exportant ailleurs.

Les arguments pour contrer le projet ne manquent pas : ses adversaires font observer qu'un aéroport amène inévitablement des hôtels, des entreprises, des bureaux, des locaux d'activité et des milliers d'emplois. Et, donc, autant de salariés et de familles qu'il faut loger... à proximité des nuisances. Au final, une zone vierge de toute atteinte environnementale serait souillée pour rien. D'autres mettent en exergue le coût démesuré du projet, estimé à une dizaine de milliards d'euros. Car, pour être viable, un aéroport si éloigné doit être raccordé au centre de l'Ile-de-France par une ligne de TGV, ce qui rend la note salée.

Député-maire UDF d'Amiens, l'actuel ministre de l'Équipement et des Transports, Gilles de Robien, s'était vertement opposé au projet. Dès son arrivée au pouvoir, il a manœuvré pour le faire enterrer sous couvert d'une mission parlementaire. Pour autant, le gouvernement ne peut faire abstraction du mécontentement des riverains de Roissy et d'Orly. Hier, sur France Info, le ministre a justifié ses choix : *« Plutôt que de faire croire [aux riverains] qu'il y aurait un aéroport dans vingt ans peut-être (...), j'ai préféré prendre des mesures très concrètes pour faire baisser le bruit. »*

Baisse du trafic. Samedi, à la veille de la manifestation, ses services ont publié une série de fiches techniques montrant une petite baisse du trafic aérien sur Roissy (- 0,6 %) et Orly (- 3,1 %). Si elle est essentiellement imputable à la crise économique et à la faillite de compagnies telles qu'Air Lib, un effort a été fait pour diminuer le nombre de vols nocturnes à Roissy (Orly bénéficie d'un couvre-feu entre minuit et 5 heures). De plus, les avions les plus bruyants sont interdits de vol dans l'espace aérien européen

depuis le 1er avril 2002 et les aides à l'insonorisation des logements situés dans les périmètres de gêne sonore (PGS) sont augmentées. Mais il n'y a pas (encore) d'avions silencieux, ni d'aéroport miracle au milieu de nulle part.